

S-Type 2.7d Twin Turbo Sovereign bva6 - 207cv

Quelle classe ! Rouler en Jaguar S-Type, c'est se démarquer du lot commun des voitures de société. L'arrivée tardive des productions britanniques déclinées en mode diesel sur le marché aura eu le mérite de proposer l'un des meilleurs V6 de ce début de siècle. La conception en V6 est exigée pour son onctuosité et sa puissance disponible. Conçu en association entre PSA et GM, ce moteur a vu les ingénieurs de Jaguar intervenir dès l'origine du projet. Certes ! Cela a permis de préserver le contrôle des vibrations, le raffinement acoustique et la souplesse traditionnels recherchés par les gens d'outre-Manche.

Les Français ne sont pas restés manchots dans l'élaboration de ce bloc. Ils ont apporté leur expertise en matière d'admission. La rampe commune utilise des pressions élevées jusqu'à mille six cents bars et des injections multiples afin d'amortir la violence des explosions et d'atténuer les claquements caractéristiques du gazole. Le carter à double paroi en fonte graphite compacte, les pistons et les culasses en aluminium, les supports de moteur hydrauliques, la courroie de

distribution remplaçant la chaîne, les couvre-culasses en composite avec isolant élasto-mère... tout concoure à la volupté et à la discrétion !

Pour compléter les caractéristiques de conception du moteur, un compresseur à géométrie variable alimente chaque rangée de trois cylindres. Les pistons sont refroidis par aspersion d'huile. Les tubulures d'admission en matériaux composites qui incorporent des soupapes de restriction et la forme même des têtes de pistons favorisent les turbulences du carburant afin de maîtriser la combustion tout en diminuant les besoins et les rejets toxiques dans l'atmosphère. Avec la transmission automatique à six vitesses et bien que les trajets furent plutôt citadins, la consommation de diesel s'est stabilisée à huit litres et demi aux cent kilomètres. Le filtre à particules ne fait pas encore partie de la dotation.

La boîte automatique commandée par un levier à grille en J, typique des Jaguar, voit ses six rapports remarquablement étagés. Cette boîte apprécie la conduite coulée et anticipative, quand la berline

Routière luxueuse

Prix du modèle testé :	55.900 euros
Autonomie :	72 litres = 900 km
Émission de CO ₂ du test :	211 gr/km
Couple maxi :	440 Nm à 1.900 tr/min
Puissance maxi à :	4.000 tr/min
Poids :	1.946 kg
Puissance/Poids :	77,08 kW/t
Émissions théoriques d'échappement :	
CO ₂ :	230 gr/km
CO :	0,162 gr/km
NO _x :	0,206 gr/km
HC + NO _x :	0,251 gr/km
Particules :	0,004 gr/km

propulsée se prélasser agréablement sur ses amortisseurs privilégiant le confort. Pourtant, la transmission se montre tout aussi efficace lorsque l'on recherche les sensations plus dynamiques. À ce moment, la féline se métamorphose et prouve que son châssis et ses suspensions sont à la hauteur de la tâche. Les jantes de dix-huit pouces chaussées de tailles basses expriment alors leur mordant et les aides à la conduite remettent aisément le fauve sur ses rails quand, par mégarde, il se serait fait surprendre.

À l'intérieur, pour autant que les utilisateurs aux places avant soient des grands gabarits, l'espace sera peu généreux pour les genoux et la tête des passagers arrière. La finition est prestigieuse dans l'ensemble, certains détails mineurs mis à part. Le cuir des fauteuils et les coutures, les assemblages du tableau de bord dans des matériaux chatoyants, alliant les plastiques mousés et la ronce de noyer, confirment le raffinement de l'habitacle. Les lignes tendues de la carrosserie limitent la hauteur du coffre, qui bien qu'imposant, ne facilitera pas le rangement des bagages.

La ligne de la S-Type ne se démode pas avec les années. Elle reste toujours aussi féline. La garantie de trois ans et l'assistance en cas d'urgence font partie intégrante à l'achat. Le GPS, à écran tactile, dont les informations couvrant toute l'Europe sont enregistrées sur un DVD, se commande de façon intuitive au travers de ses nombreux boutons. Cependant, les commandes vocales seront privilégiées afin de garder les yeux sur la route à tout instant. Les fonctions principales du système de navigation, de la climatisation, de l'autoradio et du téléphone bluetooth acceptent le simple énoncé des instructions. Le parking est facilité par les détecteurs avant et arrière. Le frein de stationnement électromécanique s'enclenche automatiquement dès le retrait de la clef de contact.

En tolérant les motorisations au gazole, Jaguar a fait un pari sur son avenir. Au regard des deux diesel, le deux litres et le deux litres sept, force est de constater que le virage stratégique a été pris avec la même sérénité et la même tenue de cap que les voitures que la marque britannique produit...

